

SIMONE VERNIZZI

**BREVI RIFLESSIONI SUI PROFILI DI RESPONSABILITÀ
CONNESSI AL *BIRD STRIKE*
ALL'ESITO DELLA SENTENZA DI APPELLO
DEL «CASO ANTONOV»**

Estratto da:

**RIVISTA
DEL
DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

2016 – Numero 2

ISSN 0035-5895



Aracne

BREVI RIFLESSIONI SUI PROFILI DI RESPONSABILITÀ
CONNESSI AL *BIRD STRIKE*
ALL'ESITO DELLA SENTENZA DI APPELLO
DEL «CASO ANTONOV»

SOMMARIO: 1. Il sorprendente *revirement* della giurisprudenza genovese. – 2. Passaggio di laridi e caso fortuito tra concezione soggettiva ed oggettiva: due soluzioni inaspettatamente agli antipodi. – 3. Gestore aeroportuale e *bird strike*: la (attuale) normativa di riferimento. – 4. La posizione di ENAV. – 5. Gli altri soggetti coinvolti. – 6. Alcune considerazioni conclusive: *bird strike*, *front line operators* e principi di *just culture*.

1. *Il sorprendente revirement della giurisprudenza genovese.*

Nell'agosto 2015 la Corte di appello di Genova ha definito il secondo grado di giudizio del «caso Antonov» ⁽¹⁾: le conclusioni alle quali la stessa è pervenuta si pongono in netto contrasto con quelle alle quali era giunto il giudice di prime cure ⁽²⁾ ed invitano pertanto ad alcune brevi (ri)considerazioni in merito a competenze, doveri e responsabilità dei diversi soggetti attori in ambito aeroportuale impegnati a preservare la sicurezza delle operazioni: ciò, anche in quell'ottica proattiva ultimamente assai cara al legislatore europeo ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Si allude a App. Genova 4 agosto 2015 il cui testo è rinvenibile nel sito *web* www.birdstrike.it. Nel prosieguo della trattazione i riferimenti a tale pronunzia saranno effettuati tenendo conto della numerazione presente in tale file.

⁽²⁾ Trib. Genova 19 febbraio 2007, in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1386 ss., con commento di S. VERNIZZI, *In tema di collisione tra aeromobile e volatili (bird strike): profili di responsabilità*. La sentenza è stata commentata altresì da M. DELLACASA, *Bird strike, atto secondo: ancora sulle responsabilità per mala gestio dei servizi aeroportuali*, in *Danno resp.*, 2007, 1156 ss. Sul punto, si rinvia altresì a C. GOLDA, *Il bird-strike, il controllo del traffico aereo e i doveri dei gestori aeroportuali*, in *Dir. maritt.*, 2008, 1083 ss., e a P. A. E. PITTALIS, *In tema di bird strike e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 2008, 821 ss.

⁽³⁾ Cfr. reg. Ue n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il reg. Ue n. 996/2010 del Parlamento europeo e del

Tra detti soggetti spicca ovviamente la figura del gestore aeroportuale, al quale la normativa di riferimento attribuisce, come si dirà più diffusamente *infra* ⁽⁴⁾, un ruolo di sicura centralità nel campo della gestione della sicurezza in ambito aeroportuale in generale, ma ancor di più nel campo della prevenzione dei rischi relativi al *bird strike*.

Il gravame originava dalle numerose censure rivolte alla sentenza che aveva definito il giudizio di primo grado, relativo all'accertamento delle responsabilità, ed il conseguente obbligo di risarcimento dei danni, connessi all'evento occorso presso l'aeroporto di Genova alle prime luci del 19 giugno 1997, allorquando un velivolo da trasporto pesante a lungo raggio si scontrava in fase di decollo con uno stormo di gabbiani. A causa dell'automatico spegnimento di un motore e del danneggiamento di un altro dei quattro di cui era dotato, l'aeromobile in questione non poteva che ripiegare in un atterraggio di fortuna, riuscito peraltro senza ulteriori complicazioni.

L'assicuratore aveva provveduto all'indennizzo (parziale) dei danni riportati dall'aeromobile ⁽⁵⁾, agendo pertanto in surroga con il proprietario e convenendo in giudizio ENAV S.p.a., ENAC, l'Autorità portuale di Genova, la società Aeroporto di Genova ed il Ministero dei trasporti.

Se il tribunale genovese aveva a suo tempo ravvisato una responsabilità, seppure a diverso titolo, di tutti (se si esclude ENAC, neppure istituito all'epoca dei fatti) i soggetti coinvolti (della società di gestione aeroportuale; di ENAV; dell'Autorità portuale di Genova e dell'allora Ministero dei trasporti) ⁽⁶⁾, il Collegio ligure ha invece accolto nel merito

Consiglio e che abroga la dir. 2003/42/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio e i reg. Ce nn. 1321/2007 e 1330/2007 della Commissione, in G.U.U.E. 24 aprile 2014, L 122/18. Per un primo commento su tale atto normativo si rinvia a: D. M. NAUDET, L. MICHEL, M. BAUMGARTNER, *Preventing Aircraft Accidents through Just Culture Regulation (EU) No 376/2014 – a Better Use of Occurrences to Improve Aviation Safety*, in *Av. Space J.*, 2015, I, 2 ss.; altresì, cfr. F. PELLEGRINO, *Le novità in tema di occurrence reporting in civil aviation*, in *Prevenzione degli incidenti aerei. La nuova normativa internazionale e dell'Unione europea*, a cura di B. Franchi, S. Vernizzi, Torino, 2015, 183 ss.

⁽⁴⁾ In particolare, il successivo § 3.

⁽⁵⁾ Oltre a quelli alle turbine, di cui si è fatto cenno nel testo, l'aeromobile riportava gravi danni alla cellula ed ai piani orizzontali.

⁽⁶⁾ Per comodità, si riscrivono di seguito le massime estrapolate dalla pronunzia del primo grado richiamata alla nt. 2 che precede: «L'attraversamento della pista di involo da parte di uno stormo di uccelli non rappresenta di per sé solo un caso fortuito, e neppure di forza maggiore, ma occorre verificare caso per caso come abbia avuto luogo

le impugnazioni proposte dai soggetti condannati in primo grado, dichiarandoli di conseguenza sollevati da ogni responsabilità connessa all'incidente in questione.

All'esito di una rinnovazione della consulenza tecnica d'ufficio, la Corte d'appello di Genova ha ritenuto infatti assolto l'onere *ex art.* 2050 c.c. e dimostrata la derivazione causale dell'evento da caso fortuito, in quanto, da un lato, «i soggetti interessati hanno agito in conformità ai propri doveri» e, dall'altra parte, «lo stormo di laridi è stato visibile negli ultimi secondi precedenti l'impatto e la sua avvistabilità non è stata agevole sia per la provenienza sia per le condizioni di luce».

Il tutto, pertanto, in senso diametralmente opposto al Tribunale, il quale aveva invece fortemente respinto la tesi del fortuito per *défaillance* degli apparati tecnici pur sostenuta dal consulente tecnico d'ufficio (7):

il passaggio dei volatili e quali mezzi vi fossero a disposizione (non solo quali presidi tecnici) per percepire il volo in questione ed adottare congrue ed efficaci contromisure. In caso di *bird strike*, con la responsabilità contrattuale da inadempimento del gestore dell'aeroporto e di ENAV concorre la responsabilità extracontrattuale di tali soggetti per l'esercizio di un'attività pericolosa ai sensi di cui all'articolo 2050 c. civ. Il gestore aeroportuale risponde dei danni sofferti dall'aeromobile per la carente organizzazione del servizio di avvistamento ed allontanamento dei volatili in base al disciplinare di concessione ed in riferimento alle ovvie necessità di sicurezza degli aeromobili in transito, per il quale riceve dai vettori un'adeguata remunerazione. ENAV risponde dell'ineadeguatezza del servizio di avvistamento in torre in relazione agli obblighi prescritti dall'art. 2.2, lett. a) della legge istitutiva 21.12.1996, n. 665. Il Ministero dei trasporti riveste una posizione di garanzia rispetto alla sicurezza dell'area aeroportuale discendente dalla titolarità delle potestà pubbliche sull'area demaniale, e dai poteri riconosciuti da varie fonti normative all'Amministrazione centrale proprio a tale fine. Il meccanismo del trasferimento "a catena" delle potestà pubbliche dallo Stato al gestore privato, passando attraverso il CAP secondo i noti principi del diritto amministrativo, non determina in alcun modo una "sostituzione" integrale del concessionario rispetto al concedente. La natura della responsabilità delle amministrazioni titolari dei poteri di controllo sull'immediato gestore aeroportuale e sull'ENAV è identica e riposa sull'articolo 2043 c. civ. L'Autorità portuale risponde per fatto proprio del danno subito dall'aeromobile a causa del *bird strike*, in relazione ai suoi non trasferibili obblighi di verifica e controllo della concreta organizzazione dei servizi di sicurezza e prevenzione degli incidenti e dell'adeguatezza dei presidi aeroportuali predisposti dal concessionario. Il Ministero dei Trasporti risponde, oltre che per la *culpa in vigilando* ascrivibile alla sua struttura periferica (DCA), altresì per la netta sottovalutazione degli obblighi che ad esso facevano carico come amministrazione incaricata del controllo sulle popolazioni di volatili in prossimità dell'aeroporto ligure in base all'articolo 1 della legge n. 157 del 1992».

(7) Sul punto, leggesi *infra*, al par. 2, nel testo.

per tale giudice l'impatto altro non era se non la conseguenza di specifiche carenze del gestore aeroportuale e del fornitore dei servizi di assistenza al volo nell'organizzazione e nel coordinamento dei servizi di avvistamento ed allontanamento dei volatili ⁽⁸⁾, responsabilità alle quali dovevano affiancarsi quella del concedente (Ministero dei trasporti) e del *sub*-concedente (Autorità portuale di Genova) in ragione dell'omessa vigilanza sulla concreta organizzazione di detti servizi in capo al (*sub*)-concessionario.

Quello della corte genovese costituisce un vero e proprio *revirement* nell'ambito della giurisprudenza ligure nella materia che ci occupa: oltre al riferito primo grado del caso Antonov, infatti, si ricordano altresì le decisioni relative al primo e dal secondo grado di precedente e diverso episodio di *bird strike*, occorso nella serata del 7 giugno del 1989, ove il gestore aeroportuale era stato comunque ritenuto in ogni caso responsabile ⁽⁹⁾.

Accolta con favore dagli operatori, la pronunzia richiamata non fornisce tuttavia alcuna effettiva risposta ai seppur numerosi interrogativi sollevati in dottrina e dalla stessa giurisprudenza genovese in relazione al fenomeno del *bird strike* ⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ Le specifiche carenze organizzative riscontrate concernevano in particolare il pattugliamento della pista ad opera della cooperativa di guardianaggio (alle dipendenze del gestore aeroportuale), che non sarebbe avvenuto nell'imminenza dell'involò, bensì circa un quarto d'ora prima; ed il controllo (della presenza di uccelli) dalla torre, che, durante il rullaggio, cedeva in realtà il passo «all'osservazione diretta del solo velivolo».

⁽⁹⁾ La pronunzia del primo grado è datata 5 ottobre 2001: la si legga in *Danno resp.*, 2002, 160 ss. con commento M. DELLACASA, *Quando il gabbiano investe l'aereo: responsabilità private e pubbliche per mala gestio del servizio aeroportuale*; altresì in *Dir. maritt.*, 2003, 199 ss., con nota di C. GOLDA, *Il bird-strike, i rischi tipici dell'attività aeronautica e la disciplina delle relative responsabilità: una sentenza innovativa esemplare*. Il secondo grado di tale giudizio è stato deciso dalla Corte d'appello di Genova con sentenza del 22 febbraio 2006, in *Nuova giur. ligure*, 2, 2006, 116 ss.

⁽¹⁰⁾ In particolare: *i*) se le attività di coordinamento organizzativo, tecniche e materiali, svolte prevalentemente sulle piste e nelle aree adiacenti, poste in essere dal gestore aeroportuale, debbano considerarsi pericolose, e, conseguentemente, se tale soggetto veda la propria responsabilità regolata dalla norma di cui all'art. 2050 c.c. (da questo punto di vista, invero, la Corte d'appello si limita infatti a non contrastare la qualificazione proposta dal giudice del primo grado, senza tuttavia prendere una posizione esplicita: sul punto, leggesi la posizione critica espressa da G. CAMARDA, nell'ambito del più ampio scritto *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Dir. traspr.*, 2002, 763 ss., in particolare, 795 ss.); *ii*) se, diversamente, la omissione di cautele doverose, prescritte dalla normativa di riferimento, integri una ipotesi di colpa specifica (ovvero per inosservanza

2. *Passaggio dei laridi e caso fortuito tra concezione soggettiva ed oggettiva: due soluzioni inaspettatamente agli antipodi.*

Come già accennato, l'analisi del fatto rilevante (passaggio dei laridi) compiuta nell'ambito dei due differenti gradi di giudizio ha condotto ad esiti fortemente antitetici, ciò che, a prescindere dalle differenti ricostruzioni dogmatiche adottate e da eventuali considerazioni di politica giudiziaria intervenute tra il primo ed il secondo grado, parrebbe evidenziare l'esistenza di una effettiva incertezza, tra gli operatori del diritto, circa l'estensione (ed i confini) di compiti e doveri dei diversi soggetti che interagiscono in ambito aeroportuale allo scopo di garantire la sicurezza delle operazioni (*safet*), anche con riferimento al fenomeno del *bird strike*.

Per il magistrato di prime cure l'attraversamento della pista da parte dei gabbiani avvenuto la mattina del 19 giugno 1997 non poteva certo definirsi improvviso, né tanto meno radente: lo stormo – oltre un centinaio di esemplari – volava in formazione allungata procedendo a bassa velocità e ad un'altezza compresa tra i dieci ed i trenta metri dal suolo; il punto di collisione era visibile dalla torre di controllo ad occhio nudo «e le condizioni della giornata [...] non costituivano minimo intralcio alla

di leggi, regolamenti, ordini e discipline, di cui fa menzione l'art. 43 c.p.), di modo che le predette attività (e le corrispondenti poste in essere dai controllori del traffico aereo) rinvenivano piuttosto la loro disciplina nell'ambito dell'art. 2043 c.c. (per P. G. MONATERI, *La responsabilità civile*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da R. Sacco, s.l., ma Torino, s.d., ma 1998, in particolare, 92-96, allorché la norma imponga specifici doveri precauzionali che, se adottati, sarebbero in grado di impedire l'evento, «l'inosservanza delle norme è sufficiente a dimostrare la colpa, ovvero, una volta accertato l'obiettivo contrasto tra il comportamento dell'agente e l'obbligo imposto dalla norma, non occorre la verifica di un particolare atteggiamento mentale del convenuto, perché sussista l'elemento psicologico necessario ex art. 2043 c.c.». Più in generale, sulla figura della colpa per inosservanza di leggi e regolamenti, cfr. G. MARINUCCI, *La colpa per inosservanza di leggi*, Milano, 1965, *passim*; G. VISINTINI, *I fatti illeciti*, II, Padova, 1990, 11); *iii*) se, ancora, ed in ragione del particolare rapporto (contatto, quando non addirittura un vero e proprio contratto) che si instaura tra gestore dell'aeroporto e utente (leggasi, in particolare: vettore aereo) accanto ad una responsabilità di natura extracontrattuale se ne possa delineare altresì una di tipo contrattuale (ad es., ex art. 1218 c.c., per l'inadempimento o l'inesatto adempimento della fornitura dei servizi richiesti: in tale direzione si era ad esempio registrata una apertura da parte della stessa Corte d'appello di Genova nell'ambito della decisione del 22 febbraio 2006, cit. alla nt. precedente); *iv*) se, conseguentemente, anche tra il fornitore dei servizi di traffico aereo e l'utente dell'aeroporto (leggasi, ancora, vettore aereo) si instauri un rapporto di natura contrattuale.

percezione» dello stesso, di modo che ben avrebbe potuto essere avvistato dagli operatori di torre, in tempo utile per consentire l'interruzione della rincorsa del velivolo in sicurezza. Per tali ragioni, l'impatto non potrebbe essere ricondotto nell'ambito di operatività dell'esimente del caso fortuito, in quanto dipendente da specifiche carenze organizzative nei servizi di avvistamento ed allontanamento dei volatili ⁽¹¹⁾.

Secondo la Corte d'appello, di contro, lo stormo di laridi sarebbe divenuto visibile «solo nell'ultima quindicina di secondi precedenti all'impatto, valendo una similare tempistica, pari a circa tredici secondi, per l'avvistamento da parte dell'operatore di torre, con la conseguenza che lo scarso tempo disponibile non avrebbe permesso alcun intervento sul decollo del velivolo» ⁽¹²⁾.

Se la natura (extracontrattuale) della responsabilità ed il paradigma di riferimento (art. 2050 c.c.) sono stati (seppur implicitamente) ribaditi in sede di gravame, i due giudici hanno tuttavia seguito impostazioni giuridico-interpretative differenti: è infatti agevole convenire con chi, in sede di commento, osservava come il primo giudice avesse senza dubbio aderito alla concezione soggettiva del caso fortuito, inteso pertanto quale evento che esclude la colpa del danneggiante per le tradizionali caratteristiche sue proprie (imprevedibilità, inevitabilità): essendo prevedibile, poiché il passaggio dei laridi sulla pista dello scalo genovese si verifica con considerevole frequenza, l'impatto avrebbe dovuto essere evitato mediante l'adozione di efficaci contromisure ⁽¹³⁾.

Da un punto di vista squisitamente dogmatico-ricostruttivo, più correttamente, dunque, il Collegio ha invece accolto la nozione oggettiva del fortuito, riconducendo l'esimente in questione sul terreno del rapporto causale: esso non esclude infatti la negligenza dell'agente, bensì interrompe il nesso di causalità tra la condotta (l'esercizio dell'attività, «pericolosa», nella specie) ed il danno ⁽¹⁴⁾.

Richiamandosi alle indicazioni della giurisprudenza di legittimità, la Corte d'appello osserva pertanto che il nesso di causalità tra un antecedente e l'evento lesivo rileva allorquando ricorre la duplice condizione per cui: *i*) si tratti di antecedente necessario dell'evento, e *ii*) l'antecedente

⁽¹¹⁾ Così, Trib. Genova 19 febbraio 2007, cit.

⁽¹²⁾ In questo senso invece App. Genova 4 agosto 2015, cit., in particolare, 42.

⁽¹³⁾ Cfr. sul punto, M. DELLACASA, *Bird strike, atto secondo*, cit., in particolare, 1171.

⁽¹⁴⁾ Così, App. Genova 4 agosto 2015, cit., in particolare, 46.

non sia poi neutralizzato dalla sopravvenienza di un fatto di per sé idoneo a determinare l'evento ⁽¹⁵⁾.

La conseguenza, decisiva secondo il Collegio, sarebbe quella per cui, quand'anche il soggetto (il gestore) non abbia adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno – e, dunque, realizzi una situazione astrattamente idonea a fondare la sua responsabilità *ex art.* 2050 c.c. – la causa sopravvenuta, che da sola sia stata idonea a determinare l'evento, farebbe venire meno il nesso eziologico tra l'attività pericolosa, pur esercitata in assenza di misure di cautela idonee, e l'evento, se la causa sopravvenuta è in grado di determinare l'evento in via esclusiva.

Le considerazioni del giudice dell'appello, seppur in astratto corrette sul piano ricostruttivo, rischiano tuttavia di condurre, su quello applicativo, a risultati non sempre adeguati, soprattutto poiché sembrerebbero ingenerare un pericoloso meccanismo di sovrapposizione/identificazione tra l'evento-caso fortuito e l'evento che realizza il rischio che proprio le attività dei soggetti preposti e gli apparati di prevenzione vorrebbero scongiurare.

Si osservi, in generale, che recente giurisprudenza anglosassone ha statuito che un evento di *bird strike* non integra gli estremi delle «circostanze eccezionali» richieste dal reg. Ce n. 261/2004 al fine di esimere il vettore dalla corresponsione, in favore del passeggero, della compensazione pecuniaria: ciò poiché si tratterebbe di un fatto per nulla inusuale, che si verifica, anzi, molte volte ogni giorno ⁽¹⁶⁾. Se si tratta dunque di un fatto non inusuale per il vettore – il quale, per la più parte delle volte, si trova a subire incolpevolmente le conseguenze pregiudizievoli dell'impatto (ma si legga *infra* al § 5) – ancor meno dovrebbe esserlo per chi sia chiamato a prevenire (adottando «tutte le misure idonee») le conseguenze di quello che, difficilmente, potrebbe essere definito un rischio non tipico.

Rispetto al caso in questione, inoltre, è noto ormai da tempo che lo scalo genovese fosse particolarmente esposto al rischio di impatto tra aeromobili (in decollo ovvero in discesa) e volatili, principalmente in considerazione della sua ubicazione, dato che la pista si trova ad intersecare la traiettoria seguita dai volatili verso una grande discarica presso la quale gli stessi vanno ad approvvigionarsi, per tornare poi verso il Porto Petro-

⁽¹⁵⁾ Cfr. App. Genova 4 agosto 2015, cit., in particolare, 44 ss.

⁽¹⁶⁾ Cfr., in proposito, Manchester County Court 28 aprile 2015, *Ash v. Thomas Cook Airlines*.

li, la diga foranea, ovvero la spiaggia prospiciente il torrente Varenna ⁽¹⁷⁾.

Tali circostanze erano ben note alla Direzione circoscrizionale di aeroporto (DCA) ⁽¹⁸⁾, la quale, all'esito del primo impatto del 1989, evidentemente preoccupata delle crescenti dimensioni del fenomeno, aveva avvertito l'urgenza di emanare (anno 1994) due circolari nelle quali, oltre alla necessaria adozione degli apparati dissuasivi previsti dalla normativa tecnica internazionale, invitava il gestore aeroportuale e il fornitore dei servizi di traffico aereo a porre in essere, tramite il rispettivo personale, una azione coordinata tesa a concordare tempi e modalità di ispezioni in pista, «da effettuarsi in ogni caso immediatamente prima di ogni atterraggio e decollo» ⁽¹⁹⁾.

Ognuna delle riferite considerazioni, specie se letta alla luce di quei doveri di aggiornamento e continuo adeguamento che si sogliono rinvenire nella norma di cui all'art. 2050 c.c., non possono non rilevare ai fini della lettura, interpretazione e decisione del caso in questione. La condotta tenuta dal personale del gestore e di ENAV dovrebbe pertanto essere valutata alla luce di tali indicazioni, specie se si può affermare che il pregiudizio subito dal danneggiato non avrebbe avuto le medesime probabilità di verifica nel caso in cui detti soggetti avessero posto in essere proprio il comportamento richiesto ⁽²⁰⁾: invero, il pattugliamento della

⁽¹⁷⁾ Parrebbe infatti che all'esito della chiusura delle discariche di Scarpino 1 e 2, nel corso del 2014, il fenomeno del *bird strike* risulti alquanto diminuito: cfr., sul punto <http://www.genova24.it/2015/10/scarpino-chiuso-crolla-il-numero-di-gabbiani-meno-incidenti-all'aeroporto-di-genova-96130/>.

⁽¹⁸⁾ Prima della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, l'art. 688 c. nav. divideva il territorio della Repubblica in compartimenti di traffico aereo, ai quali era preposto un ispettore di traffico aereo, ed i compartimenti erano suddivisi a loro volta in circoscrizioni di aeroporto, con a capo un direttore di aeroporto, al quale il successivo art. 689, comma 2, c. nav. attribuiva «le funzioni amministrative, attinenti alla navigazione ed al traffico aereo che si svolgono in un aeroporto statale e nella sua circoscrizione». Con il termine «direttore di aeroporto» si indicava, in ossequio al linguaggio del codice, il titolare dell'organo, mentre si fa riferimento all'ufficio nel momento in cui si utilizza l'espressione «Direzione circoscrizionale di aeroporto (DCA)». Attualmente in aeroporto sono presenti le direzioni aeroportuali, diramazioni periferiche di ENAC, non del Ministero.

⁽¹⁹⁾ Delle due ordinanze emanate dalla DCA nel corso del 1994 con riguardo al rischio di collisione con l'avifauna (31 maggio 1994 n. 1 e 25 ottobre 1994 n. 4) assume particolare importanza la prima di esse, ove l'organo periferico del Ministero dei trasporti sottolineava la necessità di procedere come indicato nel testo.

⁽²⁰⁾ Cfr., sul punto, P. TRIMARCHI, *Causalità e danno*, Milano, 1967, in particolare,

pista nell'imminenza del decollo avrebbe assai ragionevolmente consentito al personale del gestore di scorgere con anticipo lo stormo in avvicinamento, e, conseguentemente, di avvertire prontamente via radio il personale di torre, che, in comunicazione con il pilota, avrebbe potuto scongiurare l'impatto facendo tempestivamente abortire il decollo.

In questa diversa ottica, la scelta per l'una ovvero l'altra concezione del fortuito non sembrerebbe pertanto poter incidere in modo così determinante sull'esito del giudizio di responsabilità, che difficilmente lascerebbe indenne il gestore aeroportuale ⁽²¹⁾.

3. *Gestore aeroportuale e bird strike: la (attuale) normativa di riferimento.*

Le fonti che concorrono a definire gli obblighi a carico del gestore aeroportuale ed a descriverne il contenuto sono numerose e di diversa origine e natura.

Oltre alle specifiche disposizioni del codice (art. 705 c. nav.), infatti, agli obblighi posti da fonti ministeriali (il riferimento, in particolare, è al d. m. trasporti n. 521/97) ⁽²²⁾, alla normativa tecnica internazionale

56 ss. L'illustre A. osserva che, perché sussista il nesso di causalità, non è sufficiente che la condotta sia stata condizione necessaria: occorre altresì che il danno non costituisca la realizzazione di un rischio al quale la vittima sarebbe stata esposta comunque. Diversamente, la responsabilità civile comporterebbe un arricchimento del danneggiato. In tale ottica il caso fortuito è evento che realizza un rischio al quale la vittima sarebbe stata esposta ugualmente, anche in assenza della condotta illecita: di conseguenza, non sempre il fortuito è evento eccezionale ed imprevedibile, ben potendo lo stesso anche essere ordinario e prevedibile, sempre che il danno costituisca la realizzazione di un rischio che il danneggiato avrebbe corso comunque.

⁽²¹⁾ Cfr., sul punto, le conclusioni raggiunte da M. DELLACASA, *Bird strike, atto secondo*, cit., in particolare, 1172, ove si osserva che la prossimità dell'aeroporto ad una grande discarica «aumenta in modo considerevole la probabilità che i gabbiani si trovino sulla traiettoria di decollo dei velivoli», di modo che «la collisione tra un aereo e uno stormo di uccelli «stanziali» costituisce la realizzazione di un rischio derivante dalla particolare ubicazione dello scalo genovese», con la conseguenza che «opportunamente, dunque, si esclude che l'impatto costituisca caso fortuito, in quanto sussiste il rapporto di causalità tra il servizio aeroportuale e il danno».

⁽²²⁾ D. m. trasporti 12 novembre 1997 n. 521, recante norme di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 13, della l. 24 dicembre 1993 n. 537, con cui è stata disposta la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato, in G.U. 9 aprile 1998, n. 83.

(soprattutto l'annesso 14 ICAO *Aerodromes*), alla normativa europea ed alla regolamentazione tecnica ENAC (*in primis*, il regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti) ⁽²³⁾, di applicazione generalizzata, vi sono poi fonti specifiche per ciascuna realtà aeroportuale: la convenzione conclusa con ENAC all'esito della procedura di aggiudicazione della concessione per la gestione dell'aeroporto, il contratto di programma, il sistema di gestione della sicurezza (SMS) ⁽²⁴⁾, il regolamento di scalo ⁽²⁵⁾ e, per certi versi, altresì la carta dei servizi.

Con particolare riferimento al fenomeno del *bird strike* ⁽²⁶⁾, lo stesso

⁽²³⁾ Il regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, attualmente giunto alla seconda edizione, nel testo aggiornato all'emendamento n. 9 del 23 ottobre 2014, prescrive i requisiti, in materia di sicurezza delle operazioni, per l'emissione ed il mantenimento della certificazione degli aeroporti.

⁽²⁴⁾ Il sistema di gestione della sicurezza (*Safety Management System*) indica in generale un processo di gestione dei rischi all'interno di entità complesse. Con particolare riferimento alle infrastrutture aeroportuali, il più volte citato regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti ne prescrive l'adozione da parte del gestore di aeroporti certificati sui quali si svolga un traffico superiore a cinquemila movimenti commerciali annui. Come si evince dal sito istituzionale di ENAC, esso ha lo scopo «di garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate e a valutare al contempo l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggerne le eventuali deviazioni», con la conseguenza che la gestione della *safety* costituisce parte integrante e non scindibile della gestione organizzativa. Pur essendo incardinato nel gestore aeroportuale, esso è relativo a tutte le attività afferenti la *safety* aeroportuale: con la conseguenza che tutti i soggetti che intervengono in tali attività sono tenuti a conformarsi ai requisiti di sicurezza dell'aeroporto e ad applicare le relative procedure. Al SMS è dedicato inoltre l'ultimo annesso ICAO (19, SMS), il quale tra l'altro riprende tutte le previsioni relative alla gestione della sicurezza presenti in sei diversi annessi precedenti, a sottolineare come quello della gestione della sicurezza costituisca un tema di fondamentale importanza nell'azione dell'organizzazione.

⁽²⁵⁾ Il regolamento di scalo, secondo quanto prevede la circolare ENAC APT-19 del 26 ottobre 2005, riprende «le precedenti disposizioni già contenute nelle ordinanze emanate dal direttore aeroportuale, evidenziando in particolare gli obblighi che i vari soggetti che operano in aeroporto assumono reciprocamente e nei confronti dell'ENAC e le condizioni in base alle quali sono fornite le differenti prestazioni», impegnando i singoli operatori a «garantire l'esercizio delle loro attività secondo le previsioni del regolamento» stesso, e rendendoli di conseguenza responsabili delle azioni e/o omissioni sulle attività di loro competenza.

⁽²⁶⁾ Più correttamente si dovrebbe discorrere di *wildlife strikes*, dato che gli aeromobili possono impattare non soltanto con l'avifauna ma anche con animali diversi: significativamente, da questo punto di vista, l'ultimo *report* annuale (2015) pubblicato dal *Bird Strike Committee Italy* (su cui leggesi la nota successiva) si intitola «*Wildlife Strike* Relazione annuale 2015».

è stato oggetto di considerazione sempre crescente nel corso degli anni da parte della normativa tecnica internazionale e di quella interna: rispetto ad una prima fase, peraltro, in cui l'attenzione era precipuamente rivolta a (l'individuazione, adozione e messa in funzione de)gli strumenti dissuasivi (tecnici) ritenuti necessari – nella quale possiamo ad esempio collocare temporalmente il primo episodio del 1989 – l'istituzione di apposito ente (il *Bird Strike Committee Italy*) ⁽²⁷⁾ ha senza dubbio contribuito ad una maggiore sensibilizzazione al problema ⁽²⁸⁾.

Tale ente ha inoltre collaborato alla stesura della legislazione successiva ⁽²⁹⁾, promuovendo l'adozione di quell'approccio preventivo richiesto in ambito internazionale, tanto far affermare che «sono fortunatamente passati i tempi in cui il problema dei conflitti fra fauna selvatica

⁽²⁷⁾ Il Bird Strike Committee Italy (BSCI) opera dal 1987, ma viene formalmente riconosciuto soltanto nel 1993 come Commissione tecnica del Ministero dei trasporti; nel 2001 viene ricostituito nell'ambito dell'ENAC. Nel 2006, infine, con provvedimento del direttore generale dell'ENAC, il BSCI è stato ricostituito come gruppo di lavoro alle dipendenze funzionali della direzione politiche di sicurezza e ambientali. Allo stato attuale della legislazione di riferimento, i principali compiti istituzionali del BSCI sono i seguenti: *i)* valutare le ricerche di tipo naturalistico ambientale predisposte dai gestori aeroportuali al ricorrere delle circostanze previste nel regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti; *ii)* valutare i piani di prevenzione e controllo; *iii)* valutare i singoli report di impatto con volatili, elaborare le relative statistiche annuali del fenomeno e predisporre i dati da trasmettere all'ICAO nell'ambito del programma IBIS (*ICAO Bird Strike Information System*); *iv)* supportare e fornire consulenza alle articolazioni centrali e periferiche dell'ENAC per ogni questione relativa alla gestione del problema *bird strike*; *v)* supportare e fornire consulenza ai *team* ispettivi e certificativi dell'ENAC; *vi)* effettuare periodiche visite conoscitive nelle realtà aeroportuali per confrontarsi con le direzioni aeroportuali e i gestori aeroportuali; *vii)* sensibilizzare gli operatori aeroportuali, i vettori, il personale navigante e le amministrazioni pubbliche e private interessate sui rischi derivanti dalla presenza di volatili negli aeroporti e nell'intorno aeroportuale; *viii)* fornire il supporto metodologico più idoneo per gli interventi di formazione e addestramento del personale, a qualunque titolo interessato nelle attività di prevenzione e controllo della presenza dei volatili negli aeroporti; *ix)* mantenere contatti e promuovere scambi di conoscenze con istituti specializzati nel settore, nonché con le analoghe istituzioni estere.

⁽²⁸⁾ Agli inizi di questa seconda fase si collocherebbe invece l'impatto del 1997.

⁽²⁹⁾ Il BSCI ha infatti collaborato attivamente alla stesura della circolare sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti (circ. ENAC APT 01 e 01A) ed effettua periodiche visite conoscitive. Il BSCI ha collaborato inoltre nella predisposizione di proposte di legge per il controllo e la limitazione di alcune attività umane suscettibili di attrarre volatili nelle aree circostanti gli aeroporti.

[...] ed aviazione era largamente sottostimato e trascurato»⁽³⁰⁾.

Attualmente, oltre al generalizzato dovere previsto all'art. 705, comma 2, lett. f), c. nav.⁽³¹⁾, il citato reg. ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (in particolare, capitoli 4 e 5) e, soprattutto, la circolare ENAC APT-01B⁽³²⁾ attribuiscono al gestore aeroportuale un ruolo imprescindibile nel campo della prevenzione, come dimostrano il numero e la rilevanza di azioni e procedure che lo stesso è chiamato a predisporre ed adottare.

Al gestore infatti è tra l'altro richiesto di:

- a) predisporre e trasmettere ad ENAC uno studio di tipo naturalistico-ambientale comprensivo di *risk assessment*;
- b) riportare ad ENAC ogni evento di *wildlife strike*;
- c) elaborare e trasmettere ad ENAC, con frequenza annuale, una relazione riepilogativa sul *wildlife strike*;
- d) predisporre e trasmettere ad ENAC una adeguata procedura (piano di prevenzione e controllo del rischio di *wildlife strike*), da inserire nel manuale dell'aeroporto, che, anche attraverso l'istituzione di apposita *Bird Control Unit* (BCU), definisca le azioni intraprese per prevenire o minimizzare il rischio di *wildlife strike*;
- e) segnalare ad ENAC e agli enti competenti le fonti attrattive di fauna selvatica identificate al di fuori del sedime aeroportuale al fine di

⁽³⁰⁾ Così, testualmente, *BC&T Birdstrike Consulting & Training*, nel sito *web* www.birdstrike.it.

⁽³¹⁾ A mente del quale il gestore «fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, alla società ENAV, ai vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio ed a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione».

⁽³²⁾ Denominata significativamente «Procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili ed altra fauna selvatica (*wildlife strike*) negli aeroporti». La stessa, emanata al termine del 2011, costituisce l'evoluzione della circolare ENAC APT-01A (2007), la quale, rispetto alla precedente circolare APT-01 (1999), si proponeva di definire in modo più puntuale le modalità di segnalazione introducendo una nuova modulistica in linea con le previsioni dell'ICAO; dettagliare le procedure per la acquisizione da parte dell'ENAC delle ricerche naturalistico-faunistiche e per l'approvazione da parte delle strutture dell'Ente dei piani di prevenzione e controllo proposti dai gestori aeroportuali, oltre che di fornire linee guida per i gestori sull'utilizzo delle *Bird Control Unit* (BCU) sugli aeroporti e sullo stato dell'arte in tema di sistemi di allontanamento volatili.

consentire iniziative mirate di mitigazione del rischio ⁽³³⁾.

Come si vede, specie con riferimento all'azione di cui alla lett. d) ed alla predisposizione del piano di prevenzione e controllo del rischio di *wildlife strike*, il gestore è chiamato a porre in essere una efficace attività di organizzazione, gestione e coordinamento nella materia che ci occupa.

Le azioni evidenziate potranno poi ovviamente essere oggetto di ulteriore aggiornamento nell'ambito del costante dialogo con ENAC o la sua articolazione periferica in ambito aeroportuale, anche alla luce di quanto previsto all'art. 10 del reg. Ue n. 139/2014 ⁽³⁴⁾.

4. *La posizione di ENAV.*

Rispetto alla riferita centralità del gestore aeroportuale, diversa sembra essere la posizione di ENAV e dei suoi addetti, posizione che, a detta del Tribunale, avrebbe invece dovuto essere posta pressoché sul medesimo piano di quella di A. di G. ⁽³⁵⁾.

Con particolare riferimento al personale di torre, infatti, anche a voler risolvere positivamente l'interrogativo se lo stesso sia chiamato ad attivarsi per acquisire direttamente e visivamente l'oggetto dell'informazione (*i.e.*, la presenza dello stormo di uccelli, nella specie), anziché semplicemente attendere di riceverne la notizia da altre fonti (ad es., dal personale del gestore) ⁽³⁶⁾, nel caso che ha originato le presenti considera-

⁽³³⁾ Quelle elencate nel testo sono le attività previste al capitolo V della circolare ENAC APT-01B del 23 dicembre 2011, modellate sul contenuto del capitolo V del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, nella versione emendata il 21 dicembre 2011.

⁽³⁴⁾ Reg. Ue n. 139/2014 del 12 febbraio 2014 della Commissione che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento Ce n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. 14 febbraio 2014, L. 44/1. In particolare, con riferimento alla disposizione richiamata nel testo (art. 10, Gestione dei pericoli provocati dalla fauna selvatica), il § 2 impone agli Stati membri di assicurare «che le comunicazioni relative agli impatti con fauna selvatica siano raccolte e inviate all'ICAO per essere inserite nella banca dati del sistema informatico sugli impatti con uccelli dell'ICAO (IBIS)».

⁽³⁵⁾ Si confrontino le conclusioni di cui alla sentenza di primo grado richiamate *supra*, alla nt. 6.

⁽³⁶⁾ Come noto, infatti, ai sensi dell'annesso 11 ICAO (*Air Traffic Services*), capitolo I, il servizio di controllo del traffico aereo, con riferimento allo specifico ambito che

zioni i consulenti tecnici di ufficio di entrambi i gradi di giudizio hanno concluso nel senso che lo stormo di gabbiani «è stato visibile negli ultimi secondi precedenti l'impatto», con la conseguenza che lo scarsissimo tempo a disposizione per l'elaborazione del dato, la posizione e la velocità dell'aeromobile, unitamente al rischio di aggravare la situazione, avrebbero «razionalmente precluso ogni intervento»⁽³⁷⁾.

In buona sostanza, nell'ipotesi considerata, l'informazione circa la presenza dei laridi: *i*) non è pervenuta da chi avrebbe potuto avvedersene con anticipo (nella specie, il personale del gestore aeroportuale, addetto al pattugliamento delle piste); *ii*) allorquando è divenuta disponibile (per osservazione diretta dalla torre), i controllori non sarebbero stati più in grado di interferire con l'aeromobile, poiché una comunicazione al pilota volta ad abortire la corsa al decollo dell'aeromobile avrebbe sortito a quel punto conseguenze ben peggiori.

Nella materia che ci occupa, pertanto, la differenziazione di ruoli e compiti attuata in primo luogo sul piano normativo⁽³⁸⁾ si rifletterebbe dunque sul (differente) coinvolgimento dei due principali operatori della sicurezza in ambito aeroportuale, soggetti chiamati senz'altro ad un agire coordinato (si vedano, sul punto, gli artt. 691 *bis*, comma 3, e 705, comma 2, lett. e), c. nav.), e, tuttavia, ciascuno di essi secondo i rispettivi do-

ci occupa, è definito come quello prestato «*for the purpose of: a) preventing collisions (...) on the manoeuvring area between aircraft and obstructions*»; a sua volta il termine «*obstructions*» è interpretato dal Doc. 4444 ICAO (*Air Traffic Management*) nel senso che «*Animals and flocks of birds may constitute an obstruction with regard to runway operations*». Tuttavia, secondo l'ulteriore Doc. 9426 ICAO (*ATS Planning Manual*) «*since ATS is normally the only ground service in direct contact with aircraft in flight, care must be taken in assigning additional responsibilities emanating from other national requirements to ATS*», con la conseguenza che «*experience seems to indicate that the less additional responsibilities that are given to ATS the better it is able to meet its primary objective*». Di modo che sembrerebbe preferibile ritenere che il personale di torre sia soltanto il destinatario delle informazioni reperite da altri soggetti, conclusione che sarebbe confortata da altro documento ICAO, il n. 9137 (*Wildlife Control and Reduction*), per il quale «*upon receipt of notice of a specific wildlife threat, air traffic control should issue appropriate warnings to aircraft operating on, and in the vicinity of, the airport*». Sul punto, si rinvia alle puntuali considerazioni di V. BATTISTONI, *Il ruolo del controllo del traffico aereo nella prevenzione degli impatti con la fauna selvatica negli aeroporti. La normativa ICAO e le sue applicazioni locali, on line* nella sezione «documenti», del sito *web* www.birdstrike.it.

⁽³⁷⁾ In tal senso, App. Genova 4 agosto 2015, cit., in parte motiva, 56.

⁽³⁸⁾ Si rinvia sul punto a quanto riferito *supra*, al § che precede, in merito ai più pregnanti compiti in capo al gestore aeroportuale previsti dalla normativa di riferimento.

veri ed obblighi e le rispettive responsabilità, a prescindere dalla natura del rapporto che si instaura con l'utente, ovvero della fonte (contrattuale, extracontrattuale o *ex lege*) di esse.

Per tal modo, le sorti dei due soggetti in questione, forse troppo rapidamente accomunate dal giudice di prime cure in ragione delle ritenute specifiche carenze organizzative nei servizi di avvistamento ed allontanamento volatili, ben potrebbero essere oggetto di una considerazione e di un trattamento differenziati, dipendenti dall'accertamento dell'effettivo grado di assolvimento dei rispettivi obblighi a carico di ciascuno di essi.

5. *Gli altri soggetti coinvolti.*

Alcune rapide considerazioni meritano infine di essere spese in relazione agli altri soggetti direttamente o indirettamente coinvolti nella vicenda: ENAC, il Ministero dei trasporti (oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), l'Autorità portuale di Genova (Autorità di sistema portuale) ed il comandante e/o l'esercente dell'aeromobile.

Se, con riferimento ad ENAC, non può non ribadirsi la sua totale estraneità ai fatti di causa ⁽³⁹⁾, il concedente (direttamente o tramite la allora propria organizzazione periferica, DCA) ed il *sub*-concedente, già dichiarati responsabili per *culpa in vigilando* (art. 2043 c.c.) in relazione all'organizzazione dei servizi di sicurezza e prevenzione degli incidenti, beneficerebbero evidentemente in questa sede dell'efficacia esimente del fortuito oggettivo, di cui si è fatto ampio cenno al precedente § 2.

Nessuna parola risulta infatti essere stata direttamente spesa in relazione al corretto adempimento degli obblighi (non solo di vigilanza e controllo, in realtà, specie con riferimento alla posizione del Ministero) ⁽⁴⁰⁾ a carico dei soggetti in questione, se non, soltanto indirettamente ed

⁽³⁹⁾ Si ricordi infatti che all'epoca dell'impatto (19 giugno 1997) tale Ente non era stato ancora istituito (ciò è avvenuto infatti soltanto qualche tempo dopo, con d. lgs. 25 luglio 1997 n. 250).

⁽⁴⁰⁾ Secondo il giudice di prime cure, infatti, profili di responsabilità in capo al Ministero deriverebbero altresì dagli obblighi sullo stesso gravanti in base all'art. 1 l. n. 157/1992, in ragione della asserita «netta sottovalutazione degli obblighi che ad esso facevano carico come amministrazione incaricata del controllo sulle popolazioni di volatili in prossimità dell'aeroporto ligure».

in modo parziale, allorquando viene sottolineato «l'oggettivo, intrinseco significato dell'anzidetto, incontroverso dato di partenza», rappresentato dalla circostanza per cui, all'epoca dei fatti di causa, «l'aeroporto di Genova era dotato di tutti i presidi di prevenzione in ordine al fenomeno del *bird strike*, previsti dalle fonti normative [...] e che detti sistemi erano funzionanti» ⁽⁴¹⁾. Le conclusioni non sarebbero forse state le medesime se si ritenesse, come si è concluso *supra*, § 3, che residuino comunque specifiche responsabilità in capo al gestore aeroportuale.

Vero è, peraltro, che, allo stato, il Ministero vedrebbe il suo coinvolgimento fortemente ridimensionato (fino, forse, al limite del rispetto dei doveri di cui alla l. n. 154/1992), in ragione del mutato assetto delle competenze a livello istituzionale, avviato negli anni novanta del secolo scorso e compiutamente ordinato mediante il doppio intervento del legislatore della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione. Basti in proposito considerare che, in base all'attuale disposto dell'art. 693 c. nav., i beni del demanio aeronautico «sono assegnati all'ENAC in uso gratuito per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale»; mentre, ai sensi dell'art. 718 c. nav., le funzioni di polizia e vigilanza negli aerodromi sono esercitate da ENAC anche tramite le proprie articolazioni periferiche (leggasi: direzioni aeroportuali), per rendersi conto del fatto che il Ministero mantiene poteri di indirizzo mentre ad ENAC spettano quelli di vigilanza e controllo (con assunzione delle relative responsabilità).

Interessante infine è osservare che, diversamente dal primo grado e dal precedente più volte richiamato, il Collegio abbia ritenuto, seppur incidentalmente, che, nella causazione del fatto, abbia senz'altro parzialmente concorso altresì la condotta dello stesso danneggiato. L'esercente, infatti, tramite il comandante e l'equipaggio, avrebbe acquisito informazioni incomplete sull'aeroporto genovese, sottovalutandone pertanto le condizioni specifiche e gravando l'aeromobile di un carico eccessivo, di modo che la pianificazione del volo non sarebbe stata eseguita «con la dovuta professionalità e con la dovuta perizia»: in conclusione, la riduzione del carico avrebbe migliorato le prestazioni al decollo, «consentendo [...] di ottenere un rateo di salita più favorevole, utile a raggiungere il punto di impatto in anticipo e ad una quota superiore» ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Così App. Genova 4 agosto 2015, cit., 41.

⁽⁴²⁾ Così App. Genova 4 agosto 2015, cit., 58-60.

6. *Alcune considerazioni conclusive: bird strike, front line operators e principi di just culture.*

Pare infine opportuno dare conto del fatto che, rispetto agli eventi di *bird strike*, tanto gli addetti del gestore aeroportuale quanto i controllori del traffico aereo debbono senz'altro essere annoverati tra quei *front line operators* (FLO) dei quali riferisce il già citato reg. Ue n. 376/2014; in quanto tali, pertanto – in un'ottica tuttavia ancora *de iure condendo* ⁽⁴³⁾ – gli stessi auspicherebbero di divenire destinatari di un trattamento di favore ⁽⁴⁴⁾, sovente accostato a quello, previsto per l'esercente delle professioni sanitarie, di cui al noto decreto Balduzzi ⁽⁴⁵⁾.

Tale circostanza sarebbe favorita dal più volte operato accostamento tra determinate attività aeronautiche (segnatamente, quelle che attengono al controllo del traffico ed alla separazione dagli ostacoli) e le attività mediche, in quanto accomunate dal fatto di svolgersi in ambienti ad alto coefficiente di rischio, in cui lo stesso non può essere completamente eliminato ma soltanto contenuto entro un livello ritenuto accettabile mediante l'approntamento di adeguate procedure di segnalazione, analisi, organizzazione e gestione.

⁽⁴³⁾ La preoccupazione espressa nella stessa definizione di «*just culture*» accolta nel regolamento (già prevista nell'ambito del reg. Ue n. 691/2010 della Commissione), per cui si rinvia alla nt. successiva, viene poi rafforzata dalla previsione di cui all'art. 16, § 6, a mente del quale «gli Stati membri si astengono dal perseguire violazioni di legge non premeditate o involontarie, di cui sono venuti a conoscenza unicamente a seguito di segnalazioni a norma degli articoli 4 e 5»: la stessa tuttavia vale «fatto salvo il diritto penale nazionale applicabile».

⁽⁴⁴⁾ La stessa attuale e criticabile definizione di «*just culture*» che si ritrova al n. 12 dell'art. 2 del reg. Ue n. 376/2014 la indica quale quella «cultura nella quale gli operatori in prima linea o altre persone non sono sanzionati per azioni, omissioni o decisioni da essi adottate sulla base della loro esperienza e formazione, ma nella quale non sono tuttavia tollerate la negligenza grave, le infrazioni intenzionali e le azioni lesive». In proposito, sulla *just culture*, anche in chiave comparatistica, si rinvia a L. TROVÒ, *La Just Culture*, in *Dir. trasp.*, 2013, 661 ss. Cfr., altresì, D. M. NAUDET, L. MICHEL, M. BAUMGARTNER, *Preventing Aircraft Accidents through Just Culture Regulation (EU) No 376/2014*, loc. cit.

⁽⁴⁵⁾ Ai sensi di cui all'art. 3, l. n. 189/2012, infatti, «l'esercente la professione sanitaria che nello svolgimento della propria attività si attiene a linee guida e buone pratiche accreditate dalla comunità scientifica non risponde penalmente per colpa lieve. In tali casi resta comunque fermo l'obbligo di cui all'articolo 2043 del codice civile. Il giudice, anche nella determinazione del risarcimento del danno, tiene debitamente conto della condotta di cui al primo periodo».

Il FLO, in tale prospettiva *de iure condendo*, vedrebbe valutato il suo comportamento con maggiore indulgenza, nel momento in cui possa dimostrare di aver agito in conformità con linee guida e buone pratiche, che peraltro egli stesso contribuirebbe ad adattare alla specifica realtà aeroportuale, ad aggiornare ed a migliorare, attraverso la fondamentale attività di segnalazione di qualsiasi evento relativo alla sicurezza (*safety*) «che metta in pericolo o che, se non corretto o risolto, possa mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona» ⁽⁴⁶⁾.

Ed invero, l'obiettivo perseguito dal regolamento – lungi dal voler essere quello di imporre una sorta di area di impunità in favore degli operatori in prima linea – consisterebbe proprio nel rendere più agevole la riferita ed imprescindibile attività di *reporting*, di modo che il FLO che abbia agito in conformità di linee guida e buone pratiche non tema di essere incriminato per i fatti ed i comportamenti suoi o di altri che egli stesso abbia fatto oggetto di segnalazione.

D'altra parte, i principi che esprimono l'essenza della *just culture* non possono di certo essere confinati nella angusta definizione di cui all'art. 2, n. 12), reg. Ue n. 376/2014, ma richiedono una adeguata (ri)considerazione anche alla luce delle previsioni di cui all'annesso 19 ICAO ⁽⁴⁷⁾, in un'ottica più ampia che tenga conto di tutti i soggetti coinvolti nel campo della prevenzione, e, dunque, organizzazioni, enti ed istituzioni aeronautiche nazionali ed europee, fino a coinvolgere la stessa magistratura, la quale, adeguatamente formata alle dinamiche del mondo aeronautico e resa parte attiva del sistema preventivo anche attraverso gli accordi amministrativi di cui all'art. 15, § 4, del regolamento richiamato ⁽⁴⁸⁾, possa esercitare le proprie funzioni con sempre maggiore consapevolezza delle caratteristiche del comparto e delle sue esigenze, senza il timore di vedersi pregiudicata nell'esercizio di prerogative che sono e rimangono sue proprie ed esclusive.

In ogni caso, né il reg. Ue n. 376/2014, né altri provvedimenti prevedono ovvero auspicano trattamenti di favore per il gestore aeroportuale,

⁽⁴⁶⁾ Cfr., art. 2, n. 7, reg. Ue n. 376/2014.

⁽⁴⁷⁾ Cfr., sul punto, *supra*, nt. 23.

⁽⁴⁸⁾ A mente del quale «Gli Stati membri assicurano che la cooperazione tra le rispettive autorità competenti di cui all'articolo 6, §3, e le rispettive autorità competenti a livello giudiziario sia condotta nel quadro di accordi amministrativi preliminari». Tali accordi amministrativi preliminari sono intesi ad assicurare il giusto equilibrio tra l'esigenza di una buona amministrazione della giustizia, da un lato, e la necessaria continua disponibilità di informazioni in materia di sicurezza, dall'altro.

il quale pertanto sarebbe comunque chiamato a rispondere (quanto meno civilmente), altresì nel caso in cui i suoi addetti si fossero per ipotesi scrupolosamente attenuti a procedure interne, nel momento in cui le stesse non fossero giudicate idonee, ovvero non adeguatamente aggiornate e/o implementate rispetto allo specifico rischio che intendono gestire.

D'altra parte, se è vero che l'approccio proattivo per il miglioramento dei livelli di *safety* aeronautica basato su sistemi di *reporting* si è diffuso soltanto a partire dalla prima decade degli anni duemila, concetti quali «pericolosità dell'attività», «rischio consentito», «doveri precauzionali *ex lege* o di creazione giurisprudenziale» costituiscono senza dubbio un patrimonio consolidato della nostra cultura giuridica, e, come tali, dovrebbero essere tenuti in adeguata considerazione nella fase esecutiva così come in quella applicativa.

SIMONE VERNIZZI

Ricercatore confermato di Diritto della navigazione
nell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia

SHORT REFLECTIONS ON ASPECTS OF LIABILITY RELATED TO THE BIRD STRIKE PHENOMENON AS A RESULT OF THE JUDGMENT ON APPEAL IN THE ANTONOV CASE

ABSTRACT

Starting from a brief review of the decision of the Court of Appeal of Genoa, which completely reversed the first instance judgment in the well-known Antonov case, the author explores the different positions in terms of duties and consequent liability of the various parties involved in preventing and, in any event, minimizing the risk of collision between an aircraft and a flock of birds also in light of the «just culture» principles.

Partendo dalla rapida disamina della decisione della Corte d'appello di Genova, che ha completamente riformato la sentenza di primo grado nel noto caso Antonov, il presente contributo analizza le differenti posizioni, in termini di doveri e conseguenti responsabilità, dei diversi soggetti chiamati a prevenire e comunque minimizzare il rischio di collisione tra aeromobili e stormi di uccelli, anche alla luce dei principi di *just culture*